

ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2 - AO2
GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO

Data: Janeiro/00

Nº 29

DESEMPENHO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A partir de 1992 a indústria automobilística apresentou significativo desempenho. Para isto contribuíram medidas tomadas no âmbito federal e estadual como a redução de alíquotas de impostos e o lançamento de um modelo de carro de preço reduzido à época dos Acordos da Câmara Setorial (1992 e 1993). O Regime Automotivo foi também um expressivo instrumento de estímulo à produção e ao investimento utilizando-se, principalmente, de alíquotas de importação para veículos e autopeças, insumos e equipamentos.

No entanto, o desempenho deste setor vem, desde final de 1997, sendo impactado pelas sucessivas crises internacionais e pelas políticas econômicas adotadas internamente. Fortemente dependentes do mercado interno e do Mercosul, tanto vendas internas com as exportações apresentaram queda em 1999 em relação a 1998. Os principais fatores apontados para a redução das vendas foram: desemprego crescente, redução da renda média, nível elevado de endividamento dos consumidores e o aumento da taxa de juros, com conseqüente redução do acesso ao crédito.

As quedas mais significativas, de 23% e 30%, foram observadas em comerciais leves e ônibus, respectivamente, embora não sejam os de maior peso na produção. Os caminhões representam 4% da produção e da venda. O segmento mais representativo, de médios (10t a 30t), caiu assim como o de pesados (>30t), este no segundo ano consecutivo de queda. Caminhões leves (4t a 10t) foram os únicos a apresentar crescimento. Quanto a ônibus, tanto produção como vendas registraram queda em todos os segmentos (chassis urbanos, chassis rodoviários e chassis comuns).

Desempenho da Indústria Automobilística
(mil unidades)

	1997	1998	Variacã o (%)	1999	Variacã o (%)
Produção	2.070	1.573	- 24,0	1.343	-15,2
Exportação	417	385	- 7,7	268	- 32,9
Importação	303	345	13,8	178	- 48,5
Vendas	1.943	1.535	- 21,0	1.252	- 18,0

Fonte: Anfavea

Produção de Veículos (mil unidades)

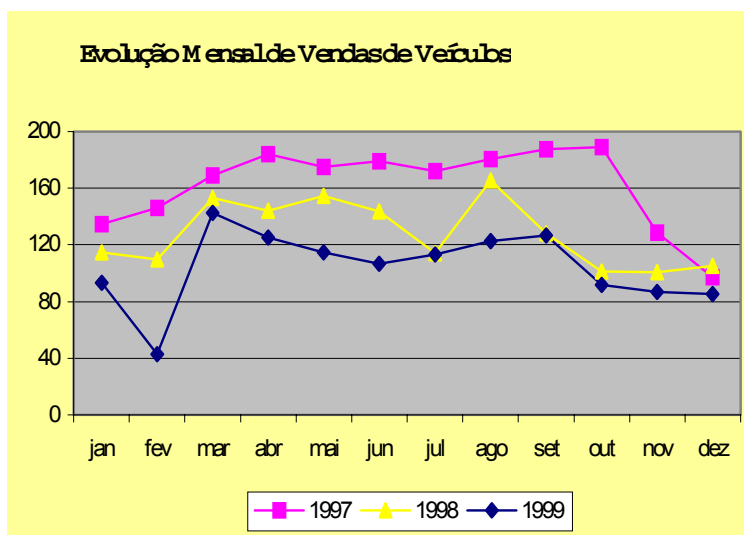
	1997	1998	1999
Automóveis	1.679,6	1.254,0	1.108,4
Com. Leves	302,4	246,4	171,1
Caminhões	63,7	63,7	55,1
Ônibus	21,6	21,4	14,9
Total	2.067,4	1.585,6	1.343,6

Fonte: Anfavea

Vendas Internas (mil unidades)

	1997	1998	1999
Automóveis	1.544,5	967,0	1.021,0
Comerciais leves	264,8	154,8	165,0
Caminhões	54,8	49,9	50,4
Ônibus	14,6	15,2	15,6
Total	1.878,9	1.187,0	1.252,2

Fonte: Anfavea



Com relação às exportações, o setor tem apresentado uma participação de cerca de 20% sobre a produção, desde os anos 80. Apesar do crescimento do mercado interno, a partir de 1992, a indústria continuou exportando, voltando mesmo a alcançar aqueles 20% em 1997, ano de recordes de vendas internas. As exportações direcionadas acima de 85% para a América do Sul, notadamente Argentina, vem decrescendo em volume desde 1998, em função do comportamento

das economias destes países. As exportações totais representaram 20% das unidades produzidas em 1999.

Em 1999, o valor das exportações atingiu US\$ 3,0 bilhões, apresentando um decréscimo de 18% em relação ao ano anterior, enquanto o número de veículos foi 32% inferior. Foi observada queda em todos os segmentos sendo que em carros, que representa a maior parte do total exportado, esta foi de 31%.

EXPORTAÇÕES DE VEÍCULOS

	(mil unidades)		
	1997	1998	1999
Automóveis	305,1	291,8	200,2
Comerciais	87,1	87,4	54,9
leves	12,4	14,5	8,5
Caminhões	7,1	6,1	4,5
Ônibus	411,7	399,9	268,1
Total			

Fonte: Anfavea

Participação das exportações s/produção

	1997	1998	1999
Automóveis	23	23	16
Comerciais	31	35	32
leves	19	23	15
Caminhões	33	29	30
Ônibus	20	25	20
Total			

Fonte: Anfavea.

As importações que registraram volume máximo em 1995, participando com 23% das unidades vendidas e 25% da produção, cresceram em 1998 atingindo o mesmo peso daquele ano. Em 1999, os volumes caíram em função da desvalorização da moeda e a importação representou 14% do total vendido. A participação dos produtos vindos da Argentina também apresentaram queda em relação a 1998 quando representa-vam 64% da importação de veículos e 15% das vendas totais. Em 1999, esta participação da produção argentina caiu para 57% e 8%, respectivamente.

As importações estão localizadas principalmente no segmento de carros e comerciais leves e são complementares à produção nacional. Representaram grande impulso no segmento de comerciais leves explorando nichos de mercado e conforme pode ser visto no quadro são pouco representativas nos segmentos de veículos comerciais.

Participação das importações

	1997	1998	1999
Automóveis	13	24	12
Comerciais	24	49	39
leves	5	6	8
Caminhões	4	4	-
Ônibus	13	23	14
Total			

Fonte: Anfavea

Com relação ao desempenho das montadoras, houve queda de participação de mercado daquelas dependentes da importação, inclusive Argentina, e também crescimento das empresas novas no país no segmento de carros, comerciais e caminhões leves e pesados.

Para as vendas de automóveis observou-se a redução da participação das quatro empresas já instaladas. Em 1996 tinham 100% enquanto em 1999 atingiram 91%. Também em comerciais leves e caminhões pesados, viu-se a redução de participação de mercado dos fabricantes tradicionais de 100% para 81% para os primeiros e para 92% no segundo caso.

Automóveis - Participação Mercado

	1996	1997	1998	1999
Ford	10	14	12	8
GM	22	21	24	24
VW	37	32	30	31
Fiat	30	30	29	28
Subtotal	100	98	95	91
Renault		1	1	3
PSA			1	2
Honda		0	1	2
Toyota		0	0	1
Outros				1

Fonte: Anfavea.

Comerciais Leves - Participação Mercado

	1996	1997	1998	1999
Ford	16	18	17	17
GM	31	28	24	22
VW	35	30	26	26
Fiat	13	14	9	16
Subtotal	96	90	77	81
Toyota	2	4	6	5
Chrysler		2	3	5
Asia			6	1
PSA			1	2
MBB	2	3	5	4
Renault			1	2

Fonte: Anfavea

Caminhões leves - Participação Mercado %

	1996	1997	1998	1999
Ford	31	34	30	31
GM	4	11	9	7
VW	27	25	21	22
MBB	34	27	28	28
Iveco			8	12
Agrale		3	4	

Fonte:
Anfavea

Caminhões Médios - Participação Mercado %

	1996	1997	1998	1999
Ford	22	23	22	21
GM	3	8	9	4
VW	22	19	24	28
MBB	50	48	44	44
Volvo			5	2
Scania	1		1	1

Subtotal	100	100	100	98
Iveco			0	1
Navistar			0	1

Fonte: Anfavea

Caminhões Pesados - Participação Mercado %

	1996	1997	1998	1999
Ford	3	56	9	6
Scania	29	28	33	32
VW	3	1	3	3
MBB	32	39	28	27
Volvo	26	35	26	24

Subtotal	100	100	99	92
Iveco			1	6
Navistar			1	2

Fonte:
Anfavea

Ônibus - Participação Mercado %

	1996	1997	1998	1999
Ford	5	4	2	0
Scania	9	9	8	7
VW	9	16	16	16
MBB	70	64	61	59
Volvo	8	6	7	4
Agrale	0	1	4	13

Fonte: Anfavea

PERSPECTIVAS

As diversas variáveis que influenciam a indústria automobilística dificultam a realização de estimativas para o setor. O cenário atual de queda da atividade econômica e desemprego, bem como a prática de elevadas taxas de juros no mercado interno, levam obviamente a um quadro desfavorável de desempenho nas vendas domésticas. O mercado interno é o principal destino das vendas e para seu crescimento são necessárias medidas para incorporar novas faixas de consumidores ao mercado através do crescimento econômico e da melhoria da renda da população assim como melhores preços dos produtos e condições de financiamento. Embora seja esperada uma taxa de crescimento baixa para a economia este ano, há a perspectiva de redução da taxa de juros o que pode vir a favorecer um aumento das vendas.

A indústria automobilística, no entanto, vem trabalhando para minimizar o impacto da atual conjuntura buscando novos mercados para exportação e, internamente, trabalhando pela implementação de um Programa de Renovação da Frota. Em paralelo, o governo vem trabalhando para o fechamento de um acordo para o Mercosul além de outros acordos bilaterais comerciais como por exemplo, com os países andinos e o México.

O quadro atual de queda de demanda ocorre no momento em que várias unidades entraram em operação podendo-se alcançar uma capacidade de até 4,0 milhões de veículos. Estende-se, portanto, ao país o quadro de intensa concorrência do cenário mundial que também podem ter significativos impactos sobre o setor fornecedor.

Em relação às exportações também não se vislumbra ainda uma perspectiva

otimista a curto prazo, tendo em vista a situação atual dos principais destinos das exportações. No ano de 1999 a maioria dos países da América do Sul apresentaram queda da atividade econômica. No entanto, a avaliação de órgãos internacionais, entre eles a Cepal, é de que a região deve crescer no próximo ano com a recuperação econômica apoiada na recuperação dos países asiáticos, dos preços das *commodities* minerais e agrícolas.

Quanto às demais regiões, observa-se a intensa concorrência no mercado mundial porém as empresas instaladas no país estão buscando novos mercados como Índia, China e alguns países da África para balancear a queda dos volumes exportados para a América do Sul, seu principal alvo externo.

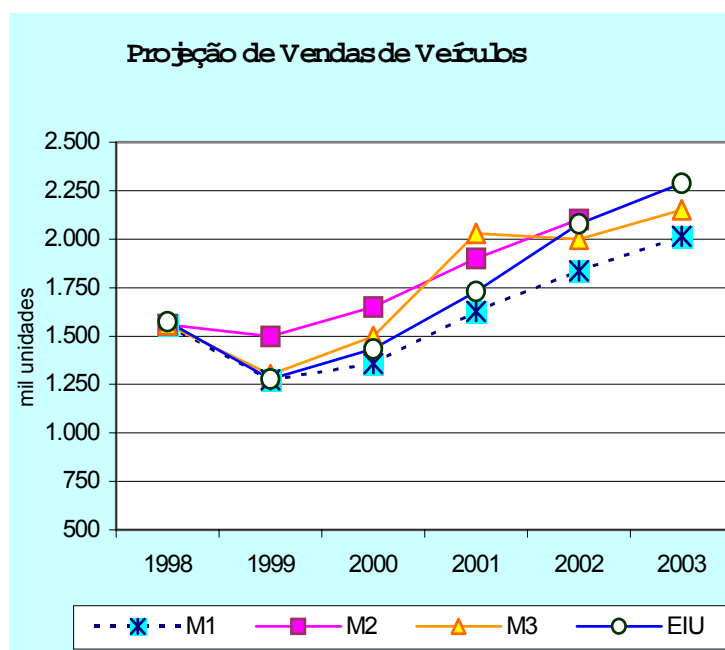
O Programa de Renovação da Frota permaneceu em discussão durante o ano de 1999. A indústria estima que seja criada uma demanda anual que pode variar desde 100 mil até 400 mil veículos. Por outro lado, há o argumento de que o bônus (R\$ 1.800,00) não seria suficiente para que carros de 15 anos de uso fossem trocados por novos, sendo, portanto, necessário complementar a parte restante com financiamento, voltando-se ao problema atual, além de estar em discussão o custo de referido bônus para o governo.

Com relação ao Mercosul, terminado o prazo de validade dos regimes brasileiro e argentino em 1999, deveria vigorar um regime único para a região o que até o momento não aconteceu. A desvalorização do real em conjunto com a situação interna da Argentina criaram dificuldades para a discussão de um regime único. Ficou acertado um acordo provisório com prazo até fevereiro de 2000 em que se estabeleceu um comércio compensado de 1:1 entre os dois países. Neste regime a alíquota é zero e não há cotas quantitativas. Para os demais países fora do bloco a alíquota de importação é de 35%. O sistema de quotas de importação com redução de alíquotas para as montadoras não instaladas no país terminou assim como a redução de 50% da alíquota de importação para aquelas já instaladas. A combinação de alíquota de 35% com um câmbio médio de R\$ 1,8, por exemplo, terá reflexos sobre as importações de veículos.

A discussão em torno do Regime tem se agravado com a decisão da Argentina prorrogar o seu sistema atual de incentivos. Entre os assuntos em discussão para o regime único está a criação de um conteúdo local de autopeças de 50%, para a Argentina o que não é aceito pelo governo brasileiro.

A definição é muito importante para a indústria e seus fornecedores de primeira linha (*first tier*) tendo em vista que a maioria instalou-se no país dentro de uma estratégia de atendimento ao Mercosul inclusive com a racionalização das fábricas.

Finalmente, baseando-se em uma melhoria da atividade econômica são apresentadas a seguir projeções para os próximos anos realizadas por especialistas do setor. O nível de 2000 gira entre 1,4 milhões a 1,65 milhões de unidades e o patamar de 2,0 milhões é alcançado a partir de 2002.



Ficha Técnica:

Angela Maria M. M. Santos
Gerente Setorial

Apoio Bibliográfico: Marlene C. Matta

Email: ao2get2@bndes.gov.br

Fax: (021) 240-3504